B. 242 Dbl. 44.938

ALFRED SIEBENEICHEN

DANZIG—GDYNIA

DANZIG
1933
Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku E. V.

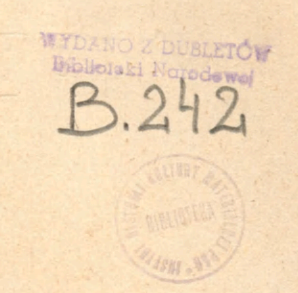
http://rcin.org.pl

ALFRED SIEBENEICHEN

DANZIG—GDYNIA

DANZIG
1933
Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku E. V.

http://rcin.org.pl


WYDANO Z DUBLETÓW
Biblioteki Narodowej
B.242

Drukarnia Gdanska A.-G. Danzig

http://rcin.org.pl

Die Beziehungen zwischen Polen und Danzig haben einen Komplex von Fragen herausgebildet, die durchaus nicht zu den einfachen und unkomplizierten gerechnet werden können. Es gibt kaum einen Abschnitt, wo nicht Reibungen oder Meinungsverschiedenheiten zu verzeichnen gewesen wären, welche aus der verschiedenen Interpretierung von Vertragsbestimmungen bezw. aus den abweichenden oder geradezu entgegengesetzten politischen Bestrebungen beider Teile resultieren.

Die Meinungsverschiedenheiten in den polnisch-danziger Beziehungen werden nicht immer im Wege unmittelbarer Verhandlungen zwischen Polen und Danzig beigelegt. Sehr oft werden entstandene Streitigkeiten durch einen der Kontrahenten im Sinne des Art. 39 der polnisch-danziger Konvention vom 9. November 1920 (der sogen. Pariser Konvention) dem Völkerbund zum Entscheid vorgelegt. Der vorerwähnte Artikel lautet:

„Tout différend qui viendrait à s'élever entre la Pologne et la Ville libre au sujet du présent Traité ou de tous autres accords, arrangements et conventions ultérieurs ou de toutes questions touchant aux relations de la Pologne et de la Ville libre sera soumis par l'une ou l'autre partie à la décision du Haut Commissaire qui, s'il l'estime nécessaire, renverra l'affaire au Conseil de la Société des Nations.

Les deux parties conservent la liberté de faire appel au Conseil de la Société des Nations."

Der im Art. 39 der Konvention vorgesehene Weg wird allzugern durch die Freie Stadt Danzig beschritten, die in Unterstützung der Revisionspolitiker bestrebt ist, mit den polnisch-danziger Fragen vor das internationale Forum zu treten, um auf diese Weise den Eindruck zu erwecken, daß die Beziehungen zwischen Polen und Danzig ständig im Flusse seien und sich in einem ungeregelten Zustande befänden, der unaufhörliche Reibungen hervorruft, und daß sie infolgedessen einer grundlegenden Änderung bedürfen.

Bei den bisherigen Konflikten läßt sich einerseits die Tendenz feststellen, die Rechte Polens in der Freien Stadt Danzig zu beschränken und somit die Selbständigkeit Danzigs in den verschiedenen Gebieten zu vergrößern, wo diese zu Gunsten Polens beschränkt worden ist; anderseits tritt das Bestreben Danzigs her-

http://rcin.org.pl

vor, verschiedene, übrigens unberechtigte Privilegien, besonders auf wirtschaftlichem Gebiet zu erlangen, deren Krönung die Erteilung eines tatsächlichen und rechtlichen Monopols im polnischen Überseehandel an Danzig sein sollte. Derartige Ansprüche Danzigs gehen häufig Hand in Hand mit den Bestrebungen, die Stellung Polens in Weichselpommern zu schwächen und Polens Anstrengungen um die Verselbständigung seines Seehandels zu durchkreuzen.

Ein typischer Streitfall, der alle die vorerwähnten Elemente enthält, ist der von Danzig vor dem Völkerbund aufgerollte und dort unter der Benennung: „Utilisation par la Pologne du port de Dantzig" bekannte Streit. Die öffentliche Meinung in Polen, die dieser Angelegenheit ein lebhaftes Interesse entgegenbringt, bezeichnet sie deutlicher als den „Streit um Gdynia" oder den Fall „Danzig—Gdynia".

Dieser Streitfall, der seit dem Anfang des Jahres 1930 datiert, entstand auf Grund einer Eingabe des Danziger Senats an den Hohen Kommissar des Völkerbundes vom 9. Mai 1930 mit der Bitte um Entscheid, daß die Polnische Regierung verpflichtet ist,

1. alle erforderlichen Maßnahmen, insbesondere auch auf dem Gebiet des Eisenbahntarifwesens zu treffen, daß der nicht über die Landgrenze laufende Teil des Waren- und Personenverkehrs von und nach Polen, sowie des Transitverkehrs durch Polen im Danziger Hafen umgeschlagen wird,

2. alles zu tun, um den Hafen von Danzig und die Zufahrtswege der Eisenbahnen und Wasserstraßen so zu entwickeln und zu verbessern, daß sie allen Bedürfnissen des unter 1. genannten Verkehrs Genüge leisten können,

3. alle Maßnahmen in bezug auf andere Häfen zu unterlassen, durch welche der Waren- und Personenverkehr von Danzig abgelenkt wird, insbesondere Vergünstigungen in bezug auf öffentliche Abgaben und sonstiger Art, den Abschluß von Pachtverträgen mit der Verpflichtung zu Investierungen und zur Leistung eines gewissen Mindestumschlages durch Maßnahmen auf dem Zollgebiet, durch welche für die Beförderung über Gdingen Zollermäßigungen, Befreiungen oder sonstige Vergütungen in Aussicht gestellt werden, oder Maßnahmen auf dem Gebiete der Zuteilung von Kontingenten oder sonstige Maßnahmen wirtschaftlicher oder anderer Art.

Mit anderen Worten, der Danziger Senat verlangte, daß der gesamte Warenumsatz über die polnische Seegrenze ausschließlich über Danzig, also nicht über Gdynia, geleitet werde und daß Polen gleichzeitig aufhören solle, den Bau und die Entwicklung des Hafens und der Stadt Gdynia zu fördern, dafür aber sämtliche

http://rcin.org.pl

Neueinrichtungen im Eisenbahn- und Wasserverkehr treffen solle, die notwendig wären, den gesamten Seeumsatz über den Danziger Hafen zu leiten. Es war also die deutliche Forderung eines rechtlichen Monopols für den Danziger Hafen hinsichtlich des polnischen Seehandels. Diese Forderung suchte der Senat damit zu begründen, daß im Sinne der Wilsonschen Kundgebung und der Erklärungen der alliierten und assoziierten Mächte während der Versailler Friedensverhandlungen, der Pariser Konvention und anderer internationaler Dokumente der Danziger Hafen der freie und sichere Zugang Polens zum Meere sein sollte, woraus der Senat den Schluß zog, daß er angeblich als der a l l e i n i g e Zugang Polens zum Meere zu gelten habe. Weiterhin beruft sich der Danziger Senat in seinen juristischen Ausführungen auf den Entscheid des Hohen Kommissars des Völkerbundes vom 15. August 1921, welcher die Fragen des Eigentums, der Kontrolle, der Verwaltung und Nutzung der auf dem Gebiete der Freien Stadt befindlichen Eisenbahnen regelte. In diesem Entscheid befanden sich außerhalb des Umfanges der Streitfragen zwei Punkte:

VII. The Polish Government will engage to make full use of the Port of Danzig, what ever other ports she may open in the future on the Baltic coast.

VIII. The Government of Danzig will engage to safeguard the interests of Poland, as regards free access to the sea in all times, this free access being further garanteed to Poland by the instructions issued to me by the Council of the League of Nations in their decision dated June 22nd, 1921.

Der Danziger Senat beruft sich auf den oben angeführten Punkt VII mit der Behauptung, daß sich daraus für Danzig das Recht des ausschließlichen Monopols für den Seehandel Polens ergebe.

Wie dieses „Monopol" in praxi beschaffen sein sollte und wie es sich mit der Tatsache vereinigen läßt, daß der Punkt VII doch auch von der Schaffung weiterer Ostseehäfen durch Polen spricht, darüber belehrt uns die Begründung, die der Danziger Senat seinem Antrage beifügt. Wir lesen da folgendes:

a) Polen ist verpflichtet, den Danziger Hafen innerhalb aller zurzeit in ihm vorhandenen Einrichtungen voll auszunutzen.
b) Polen ist verpflichtet, unter Anwendung der ihm nach Artikel 28 des Pariser Vertrages zustehenden Rechte, jederzeit rechtzeitig dafür zu sorgen, daß im Danziger Hafen Erweiterungen und Verbesserungen in einem solchen Umfange vorgenommen werden, daß eine bereits zutage getretene oder zu erwartende Unzulänglichkeit des Danziger Hafens unverzüglich ausgeglichen wird.
c) Sollte trotzdem der Danziger Hafen zeitweilig unzulänglich

http://rcin.org.pl

sein, so kann lediglich für diese Zeit und in diesem Umfange ein anderer von Polen an der Ostsee eröffneter Hafen als Reservehafen benutzt werden.

Dagegen steht es in unvereinbarem Widerspruch mit dem Rechtsgrundsatz der Mantelnote und der Entscheidung des Hohen Kommissars, daß ein anderer von Polen an der Ostsee eröffneter Hafen so ausgebaut und betrieben wird, daß unter Verletzung des ausschließlichen Rechtes Danzigs über den Umfang eines vorübergehenden Reservehafens hinüber irgendwelche Teile der seewärtigen Ein- und Ausfuhr Polens über diesen anderen Hafen gelenkt werden.

Die Eröffnung eines anderen Hafens durch Polen außerhalb Danzigs ist daher bei dieser Rechtslage nur zulässig als eine Reserve, eine Vorsichtsmaßnahme, die im Ermessen Polens liegt, und deren volles Risiko der Nichtausnutzung ausschließlich Polen zu tragen hat. Stattet es diesen Reservehafen mit Einrichtungen aus, die nicht genügend ausgenutzt werden, so kann Polen daraus keinerlei Recht herleiten, daß die bestehende Rechtslage des Danziger Hafens irgendwie angetastet werde, damit die Einrichtungen des andern Hafens durch Waren ausgenutzt werden können.

Außerdem fügt der Senat zur Bekräftigung seines Antrages eine Reihe von Angaben aus dem Gebiet der Wirtschaft bei, welche die nachfolgenden Behauptungen begründen sollen:

1. Der Danziger Hafen besaß vor dem Kriege eine ideale, ausgeglichene Bilanz des Handelsverkehrs, bestehend aus hochwertigen Gütern, deren Handel wie Umschlag in den Händen des Danziger Kaufmanns lagen. Die Hafeneinrichtungen Danzigs waren diesem Umschlag angepaßt und konnten den Güterumschlag im Danziger Hafen mühelos bewältigen.

2. In den Nachkriegsjahren sei die Bedeutung des Danziger Hafens als Handelshafen zu der Bedeutung eines Speditionshafens herabgesunken. Die vierfache Vergrößerung der Umsätze im Hafen sei durch eine bedeutende Vergrößerung der Umsätze geringwertiger Waren, insbesondere Kohle, veranlaßt worden.

3. Die Bildung der Freien Stadt Danzig sollte den wirtschaftlichen Interessen der Danziger Bevölkerung entsprechen und sollte in höchstem Maße zur Entwicklung des Wohlstandes Danzigs beitragen. Der Senat behauptet, daß diese Annahme sich nicht bestätigt habe. Die harmonische Einheit zwischen Danziger Hafen und Danziger Handel ist durch die Auswirkung der Nachkriegszeit zerstört worden. Der Handel mit den über den Danziger Hafen gehenden Waren vollziehe sich außerhalb Danzigs. Der Umschlag dieser Waren erfordere kostspielige und risikoreiche Investitionen, und der hieraus erzielte Nutzen gleiche in keinem Verhältnis die Schädigungen der Ausschaltung des Danziger Hafens

http://rcin.org.pl

auf vielen Gebieten des Warenverkehrs aus. Ohne die ziffernmäßige Entwicklung im Hafen zu beanstanden, behauptet jedoch der Senat der Freien Stadt, daß die Zunahme dieses Verkehrs den wirtschaftlichen Wohlstand in Danzig gegenüber der Zeit vor dem Kriege nicht gehoben hat. Das Gegenteil treffe zu.

4. Diese für Danzig in der Nachkriegszeit erwachsenen Nachteile hätten sich in der letzten Zeit sowohl für den Handel als auch für das ganze Danziger Wirtschaftsleben katastrophal verschärft. Dies bedrohe die Grundlagen der Existenz der Freien Stadt. Die Ursachen hierzu seien darin zu erblicken, daß:

a) Polen die nach Danzig führenden Eisenbahnen und Wasserwege nicht ausbaue,
b) Polen den Ausbau des Danziger Hafens unzureichend fördere,
c) Polen unmittelbar neben Danzig einen eigenen Hafen in Gdynia erbaue und den Verkehr dieses Hafens mit allen Mitteln fördere, wodurch ein bedeutender Teil des polnischen Handes Danzig meide.

5. In der Schlußfolgerung stellt der Senat der Freien Stadt Danzig die These auf, daß der Freien Stadt Danzig gegenüber Polen das Monopol auf dem Gebiet des polnischen seewärtigen Import-, Export- und Transitverkehrs, sowohl des Personenverkehrs wie auch des Warenverkehrs, zustehe.

Bezeichnenderweise erwähnt der Senat der Freien Stadt Danzig mit keinem Worte die Einfuhr und Ausfuhr Polens über die d e u t s c h e n H ä f e n. Im Gegenteil, Danzig verlangt das Handelsmonopol für seinen Hafen nur für denjenigen Teil des polnischen Handels, der über die polnische Seeküste geht. Es ist das durchaus kein Versehen; denn auf den diesbezüglichen Hinweis hielt der Danziger Senat diese Stellungnahme aufrecht, indem er in seiner Antwortschrift vom 26. VIII. 1930 folgendes zum Ausdruck brachte:

„Denn wir verkennen nicht, daß es für Polen und insbesondere für einzelne Teile Polens notwendig sein kann, daß der Warenverkehr seinen Weg über andre Seeküsten nimmt, die im Bereich anderer Länder liegen, deren Benutzung aber bedingt ist entweder durch die geographische Lage oder durch technische Vorzüge der ausländischen Häfen für die schnelle Verschiffung durch rasche Aufeinanderfolge der Schiffe der einzelnen Linien oder durch irgendwelche andere wirtschaftliche Gründe besonderer oder allgemeiner Art. Die Freie Stadt Danzig bezweifelt nicht, daß sie in dieser Beziehung das polnische Wirtschaftsleben nicht einengen darf."

Diese Feststellung Danzigs ist ganz besonders wichtig, denn sie besagt, daß die Freie Stadt Danzig sich durchaus nicht berechtigt fühlt, gegen die Benutzung der Häfen andrer Mächte

http://rcin.org.pl

durch Polen aufzutreten, auch wenn dies im allerumfangreichsten Maße geschehen würde. Der Senat der Freien Stadt Danzig gibt selbst der Benutzung fremder Häfen den breitesten Rahmen, indem er erklärt, daß diese Benutzung zulässig ist, wenn dies entweder durch die geographische Lage bezw. durch bessere technische Verhältnisse in anderen Häfen, oder durch irgendwelche wirtschaftliche Gründe allgemeiner oder besonderer Art gerechtfertigt wird. Nun ist es aber klar, daß angesichts der langjähriger Vernachlässigung des Danziger Hafens in der Vorkriegszeit die überragende Mehrzahl von Konkurrenzhäfen bis heute über bessere technische Einrichtungen und Schiffahrtsverhältnisse verfügt, ganz abgesehen davon, daß ohne weiteres in jedem Einzelfall „wirtschaftliche Gründe allgemeiner oder besonderer Art" gefunden werden können, die eine Ablenkung der polnischen Ausfuhr- und Einfuhrwaren über ausländische Häfen rechtfertigen würden. Daraus wäre die Folgerung zu ziehen, daß auch wenn Polen seinen gesamten Warenumsatz zur See nicht über Danzig, sondern über ausländische Häfen, also z. B. Hamburg, Stettin, Königsberg leiten würde, — und ein derartiger Schritt ließe sich durchaus durch die so umfangreich umrissenen Gründe des Danziger Senats rechtfertigen — der Senat sich nicht zu irgendwelchem Einspruch berechtigt fühlen würde, da er „nicht bezweifelt", daß „die Freie Stadt Danzig in dieser Beziehung das polnische Wirtschaftsleben nicht einengen darf".

Dagegen hielt der Danziger Senat in derselben Antwortschrift die Anwendung des Arguments für möglich, daß „das wirtschaftliche Mittel eines zweiten Hafens Polens in Gdynia durch die Verträge verboten ist, also nicht zu den durch die bestehenden Verträge zuerkannten wirtschaftlichen Mitteln gehört".

Der Antrag des Danziger Senats vom 9. Mai 1930 begegnete im Wege normaler Prozedur einer umfangreichen Entgegnung seitens der Polnischen Regierung vom 19. Juli 1930 und, nachdem vom Senat eine Antwortschrift niedergelegt worden ist, einer erneuten Entgegnung Polens vom 11. Oktober 1930. Die beiden polnischen Dokumente enthalten sehr umfangreiches Material, das, hauptsächlich auf wirtschaftliche Momente gestützt, die Unrichtigkeit der Danziger Behauptungen von der Entwicklungshemmung des Danziger Hafens beweist und dessen Entwicklung sowie des gesamten Danziger Wirtschaftslebens in den Jahren 1919—1929 im Gegensatz zu den Vorkriegsjahren darstellt, als der Danziger Hafen im Vergleich mit den deutschen Konkurrenzhäfen immer mehr zurückging. Sie beweisen auch, daß die Entwicklung des Danziger Hafens und des Danziger Wirtschaftslebens noch hätte gesteigert werden können, wenn die Schwierigkeiten beseitigt worden wären, auf die der polnische Kaufmann in Danzig stieß und die die Gründung von polnischen Unternehmungen oder

http://rcin.org.pl

von Filialen polnischer Unternehmungen beschränkten und erschwerten; dieselben Schwierigkeiten fand der polnische Bürger bei der Vermietung von Wohnungen, bei Erwerbung von Liegenschaften und bei der Stellungssuche in Danziger Unternehmungen.

In diefem Zusammenhang ist zu erwähnen, daß die Danziger Behörden, ganz nach Vorbild der mittelalterlichen Danziger Willküren, im Gebiete der Freien Stadt Danzig eine Reihe von Beschränkungen einführten, zwecks Verhinderung der Ansiedlung und Tätigkeit „Fremder", zu denen in erster Linie die polnischen Kaufleute gezählt wurden, also diejenigen Kaufleute, welche den Polen im Danziger Hafen zugesicherten „freien und ungehinderten Zutritt zum Meere" genießen wollten. Diese Beschränkungen haben ihren Ursprung in einer an Hysterie grenzenden Furcht Danzigs vor einer Polonisierung. Die antipolnischen Maßnahmen begegneteten übrigens keinem Protest des Danziger Wirtschaftskreise, welche — ziemlich kurzsichtig — einen Vorteil für sich darin erblickten, daß die für sie unbequeme Konkurrenz des polnischen Kaufmanns auf dem Wege polizeilich-administrativer Maßregeln beseitigt und ein tatsächliches Monopol für die schon vor der Einbeziehung Danzigs in das polnische Wirtschaftsgebiet hier ansässigen Danziger Firmen geschaffen wurde.

Der Angriff des Danziger Senats gegen die Existenz von Gdynia fand eine feste Stütze nicht nur in den nationalistischen Kreisen, welche darin einen vielversprechenden ersten Schritt gegen den Besitzstand Polens in Weichselpommern und gegen die Befestigung an seiner Meeresküste sahen, ganz zu schweigen von der begeisterten Aufnahme dieses Angriffs durch die nationalen Parteien und die Hugenberg-Presse in Deutschland. Der Antrag des Danziger Senats gegen Gdynia wurde auch durch die Danziger Wirtschaftskreise, wenigstens durch die politisch durchsetzte Danziger Handelskammer gebilligt, welche eine Resolution annahm und veröffentlichte, die sich mit der Stellung des Danziger Senats durchaus solidarisch erklärte.

Es erübrigt sich auseinanderzusetzen, mit welcher Empörung die gesamte polnische Öffentlichkeit den Angriff gegen den Hafen von Gdynia aufgenommen hat, der der Stolz eines jeden Polen ist und ein sichtbares Zeichen polnischen Unternehmungsgeistes und des kraftvollen Dranges zu dem neuerlangten polnischen Meere bedeutet. Das Vorgehen des Senats hat für lange Zeit erheblich die polnisch-danziger Beziehungen getrübt und damit besonders die Interessen des Danziger Hafens und die Verständigungsmöglichkeiten auf anderen Gebieten der so erwünschten polnisch-danziger Zusammenarbeit geschädigt.

Es unterliegt nicht dem geringsten Zweifel, daß die Angelegenheit Danzig—Gdynia niemals eine derartige Verschärfung erfahren hätte, wenn der Danziger Senat, anstatt den

http://rcin.org.pl

deutsch-nationalen Kreisen als Instrument zu dienen, sich bemüht hätte, die Verständigung mit Polen auf dem Boden wirtschaftlicher Zusammenarbeit zu erreichen; dann wäre die Zusammenarbeit beider Häfen von Anfang an möglich gewesen. Allerdings hing dies von einer sachlichen Einstellung Danzigs gegenüber den Erfordernissen des polnischen Seehandels und einer uneingeschränkten Entwicklung der polnischen Seeinteressen ab, im allgemeinen aber von einer Änderung der Einstellung Danzigs zu der Republik Polen.

Danzig wollte sich nicht mit Polens Bestreben zur wirtschaftlichen Entwicklung solidarisieren, indem es sich zu den polnischen Maßnahmen teils gleichgültig, teils sogar feindlich stellte, besonders, wenn der Schutz der allgemeinen polnischen Wirtschaftsinteressen mit gewissen Opfern seitens einzelner Bevölkerungsgruppen verbunden war. Danzig stellte sich gleichgültig oder feindlich zu dem Kampf Polens um das Gleichgewicht seiner Handelsbilanz, da hierzu von Seiten der Danziger Importeure, welche die mit hohem Zoll oder mit dem Einfuhrverbot belegte Waren einzuführen wünschten, gewisse Opfer notwendig waren. Gleichgültig oder feindlich behandelten diese auch Polens Bestrebungen zur Anknüpfung unmittelbarer Handelsbeziehungen mit weiter entlegenen Ländern, denn der Danziger Kaufmann war mit dem deutschen Vermittler eng verbunden. Das gleiche gilt für den Konkurrenzkampf mit den deutschen Häfen, denen gegenüber Danzig von vornherein auf jeden Gedanken, mit diesen Häfen zu konkurrieren, verzichtete, ja, wie wir gesehen haben, es für durchaus richtig hielt, daß der polnische Handel sich weiterhin in breitestem Umfange dieser bediene.

Danzig erschwerte dem polnischen Kaufmann die Arbeit im Danziger Hafen, um seine Konkurrenz auszuschalten, verlangte aber andererseits immer neue Privilegien für sich in Gestalt von Zoll- und Kontingentvergünstigungen, die dem Danziger Handel und Gewerbe ein künstliches Übergewicht gegenüber dem polnischen Kaufmann und Gewerbetreibenden verschaffen sollten, und zwar nicht nur im Hafen, sondern auch auf dem ganzen Binnenmarkt Polens. Selbst aus der Tatsache der Entstehung des Hafens in Gdynia verstand Danzig nicht die entsprechenden Konsequenzen zu ziehen, denn anstatt sich um Verständigung auf wirtschaftlicher Grundlage zu bemühen, trat es mit der künstlich konstruierten These eines Monopols hervor, zu dem angeblich der Danziger Hafen im polnischen Seehandel das Recht hätte.

Er ist interessant, dieses Verhalten Danzigs mit der Stellungnahme Polens in dem Jahre zu vergleichen, in dem der Bau des Hafens in Gdynia in Angriff genommen wurde. Hier ist es zweckmäßig, die polnischen Stimmen zu hören, die die Absichten und Tendenzen Polens aus jener Zeit, also z. B. aus dem Jahre 1925

http://rcin.org.pl

charakterisieren und die Stellungnahme der maßgebenden polnischen Faktoren zu der Freien Stadt Danzig im Zusammenhang mit dem Entschluß des Hafenbaues in Gdynia zu ergründen. Wir haben vor uns die Schrift von Dr. Felix Hilchen, Mitglieds des Hafenausschusses, gegenwärtigen Direktors des See-Departements im Handels- und Industrie-Ministerium, dessen Stimme wir als maßgebend bezeichnen können; der Titel des Buches lautet: „Der Danziger Hafen und Gdynia".

Nachdem Dr. Hilchen die Entwicklung des polnischen Seehandels und die Möglichkeiten, die der Danziger Hafen bietet, analisiert hat, kommt er zu folgendem Schluß (S. 8):

„Da wir auf dem Standpunkt der Unzulänglichkeit der gegenwärtigen Hafeneinrichtungen Danzigs stehen, erweitern wir — zum Bau eines neuen Hafens gezwungen —, statt dies ausschließlich im Rahmen der Freien Stadt Danzig zu bewerkstelligen, diesen Rahmen, indem wir Gdynia und Tczew hier einfügen, nach dem Muster vieler derartiger Systeme, die wir z. B. auch in einigen deutschen Häfen bemerken (Hamburg — Altona — Cuxhaven etc.).

Es ist dies also eine technische Vergrößerung und Verbreiterung unseres Zutritts zum Meere, die zum Teil der gegenwärtigen politischen Lage angepaßt, doch in wirtschaftlicher Hinsicht durchaus harmonisch gestaltet ist.

Also nicht Gdynia gegen Danzig, noch Tczew gegen Gdynia, sondern Danzig — Gdynia — Tczew für Polen und seinen Import und Export."

Man rechnete also durchaus mit der Zusammenarbeit Danzigs mit Polen, speziell mit den polnischen Häfen, und mit seiner Bemühung, durch Mitarbeit die ihm gehörige Stellung innerhalb des polnischen Wirtschaftsorganismus einzunehmen.

Danzig hat jedoch einen andern Weg erwählt — den Weg des Angriffs gegen Gdynia und die Polnische Regierung — und sich damit auf einen bereits drei Jahre dauernden Prozeß eingelassen.

Die Klage des Danziger Senats vom 9. Mai 1930 ist, nachdem der prozedurale Austausch der Noten durch Danzig und Polen beendet war, durch den Hohen Kommissar an den durch das Sekretariat des Völkerbundes ernannten Sachverständigenausschuß weitergegeben worden, mit der Bitte um Äußerung, ob der Entscheid des Hohen Kommissars vom 15. August 1921, Punkt VII, für Polen eine Verpflichtung oder eine Anempfehlung bedeute, und welche rechtliche Bedeutung ihm zukomme. Die Entscheidung dieser Frage ist notwendig geworden, da die Polnische Regierung in Abrede stellte, daß dieser Punkt für Polen bindend wäre, indem sie sich auf folgende juristische Grundlagen stützte:

Der Hohe Kommissar des Völkerbundes hat, als er seinen Entscheid vom 15. VIII. 1921 kundgab, den Streit entschieden, der ihm durch beide Kontrahenten ausschließlich betreff des Eigentums,

http://rcin.org.pl

der Kontrolle, der Verwaltung und Nutzung der auf dem Gebiete der Freien Stadt Danzig gelegenen Eisenbahnen vorgelegt wurde. Das wird durch die Worte des Hohen Kommissars selbst im ersten Teil seines Entscheids bestätigt:

The Government of Poland and of the Free City of Danzig having failed to come to an agreement regarding the ownership, control, administration and exploitation of the railways situated within the territory of the Free City of Danzig, have applied to me for a decision under Article 39 of the Treaty of November 9th 1920.

Darum können die Punkte VII und VIII dieses Entscheids nicht als res iudicata gelten, was auch mit der Meinung des Haager Tribunals übereinstimmt, der aus Anlaß des Briefkastenstreites in Berufung auf Punkt 2 Art. 103 des Versailler Traktats und § 39 der Pariser Konvention bestimmte:

„From these provisions it is quite clear that the functions of the High Commissioner are of a judicial character and are limited to deciding questions submitted by one or other of the Parties. The High Commissioner, therefore, had no authority to decide questions which the Parties had not submitted to him; and his decisions should, if possible, be construed as being in conformity with the powers confered upon him."

Auch die durch den Rat des Völkerbundes beschlossene Prozedur für die polnisch-danziger Streitfälle, interpretiert die Berechtigung des Hohen Kommissars in Art. II Abs. 4 wie folgt:

„La décision du Haut Commissaire ne portera que sur les questions qui lui ont été soumises par les conclusions des parties."

Aus den angeführten Gründen kann höchstens geschlossen werden, daß Punkt VII und VIII des Entscheides des Hohen Kommissars des Völkerbundes nur eine Anempfehlung an die beide Kontrahenten sei, gewisse Verpflichtungen zu übernehmen, welche nicht Gegenstand des Streites waren und nicht zu den Eisenbahnangelegenheiten gehőren, welche diesen Gegenstand bildeten. Auf einen derartigen Charakter der beiden Punkte weist auch der Ausdruck „will engage" hin, der in diesen beiden Punkten von dem Hohen Kommissar des Völkerbundes angewandt worden ist.

Das Expertenkomitee, zu dem die Herren Arnold Raestad (Norwegen), Sir John Fisher Williams (England) und J. Hostie (Belgien) gehőrten, gab sein Gutachten am 16. April 1931 kund, indem es der Meinung Polens nicht beistimmte, aber auch in den Einzelheiten zu keiner Einstimmigkeit des Beschlusses gelangte.

Die Experten waren der Meinung, daß der Entscheid vom 15. August 1921 für Polen eine direkte Verpflichtung enthalte, wie auch, daß die polnische Regierung ein unantastbares Anrecht habe, andere Häfen an der Ostsee zu unterhalten. Jedoch gaben die

http://rcin.org.pl

Herren Hostie und Williams der Überzeugung Ausdruck, daß die Verpflichtung Polens zur Ausnutzung des Danziger Hafens einen allgemeinen Charakter hätte, während Herr Raestad zu der Ansicht kam, daß diese Verpflichtung nur die Eisenbahnangelegenheiten betreffe und daß Danzig kein Recht habe zu verlangen, die Polnische Regierung solle irgendwelche Schritte unternehmen, um den polnischen Häfen die freie Konkurrenz mit dem Danziger Hafen zu erschweren.

Im Juli 1931 schlug der Hohe Kommissar des Völkerbundes den Kontrahenten vor, auf Grund des Sachverständigengutachtens unmittelbare Verhandlungen aufzunehmen, was jedoch der Danziger Senat ablehnte. Er verlangte die Entscheidung des Hohen Kommissars mit der Behauptung, daß die Verhandlungen von vornherein zum Scheitern verurteilt seien.

In Anbetracht dessen gab der Hohe Kommissar des Völkerbundes am 26. X. 1931 seine Entscheidung kund, indem er sich auf die Ansicht der Mehrheit der Experten (Sir Williams und Hostie) stützte. Die Entscheidung lautet:

„A) Le point VII de la décision du Haut Commissaire du 15 Aout 1921 (the Polish Government will engage to make full use of the port of Dantzig what ever other ports she may open in the future on the Baltic coast) comporte une obligation pour la Pologne. Cette obligation n'implique nullement la nécessité de conclure des accords d'exécution.

B) L'obligation découlant pour la Pologne du point VII susmentionné n'est pas limitée aux questions de chemins de fer, mais elle a une portée générale. La Pologne n'est toutefois pas obligée de prendre les mesures demandées par le Sénat de Dantzig au point 1 de ses conclusions dont l'effet serait d'assurer à Dantzig une sorte de monopole pour l'ensemble du trafic polonais qui ne passe pas par la frontière terrestre.

C) Dans l'appréciation de l'obligation du point VII, il ne faut pas se borner à tenir compte d'état du port de Dantzig tel qu'il était en 1921, mais il faut en outre tenir compte raisonnablement du développement ultérieur de ce port. A cet égard, la Pologne est tenue de collaborer à l'oeuvre du Conseil du Port, conformément à l'article 26 de la Convention de Paris du 9. XI. 1920.

D) L'obligation de la Pologne en vertu du point VII comporte, pour le Gouvernement Polonais, l'obligation de ne pas favoriser par l'adoptation de mesures de préférence la concurrence d'autres ports au détriment de Dantzig."

Gleichzeitig äußerte der Hohe Kommissar seine Meinung dahin, daß es nach obiger Feststellung der juristischen Seite des Streites zu wünschen wäre, die übrigen praktischen Fragen, welche die Benutzung des Danziger Hafens durch Polen betreffen, zum Gegenstand unmittelbarer Verhandlungen zwischen den Kontra-

http://rcin.org.pl

henten zu machen, um Einigung zu erzielen. Er fügte gleichzeitig hinzu, daß dabei der Grundsatz beachtet werden müsse, die aus Punkt VII der Entscheidung des Hohen Kommissars vom 15. VIII. 1921 entspringende Verpflichtung Polens vernünftig (raisonnablement) zu interpretieren, da sie mit dem unanfechtbaren Rechte Polens, an der polnischen Ostseeküste weitere Häfen einzurichten, nicht im Widerspruch stünde.

Die oben angeführte Entscheidung des Hohen Kommissars, die die grundsätzliche These Polens betreffs der rechtlichen Bedeutung des Punktes VII der Entscheidung des Hohen Kommissars vom 15. VIII. 1921 verwirft, enthält jedoch die erwartete und deutliche Zurückweisung des vom Senat behaupteten angeblichen Rechts auf eine Monopolstellung Danzigs im polnischen Seehandel. Die Entscheidung wurde jedoch weder von Polen noch von Danzig angenommen, die beide dagegen Berufung einlegten.

Die Polnische Regierung bestreitet in ihrem Berufungsschreiben an den Rat des Völkerbundes vom 5. XII. 1931 nochmals die rechtliche Bedeutung von Punkt VII der Entscheidung des Hohen Kommissars vom 15. VIII. 1921 und weist darauf hin, daß es vor allem aus wirtschaftlichen Gründen unmöglich sei — wie es der Hohe Kommissar in Punkt D seiner Entscheidung getan hat, — eine Verpflichtung darüber aufzustellen, in welcher Weise im Rahmen der Wirtschaftspolitik Polens die polnischen Häfen ausgenützt werden sollen, besonders, wenn hierbei die Ungleichheit der in den betreffenden Häfen bestehenden Verhältnisse berücksichtigt wird, die, was Danzig betrifft, daraus entspringen, daß die Danziger Stellen durch ihre die Handelsentwicklung schädigenden, durch politische Rücksichten diktierten Verfügungen sogar in bedeutendem Maße die Konkurrenzfähigkeit des Danziger Hafens beeinträchtigen. Ein grelles Beispiel hierfür ist die Art der Behandlung des polnischen Kaufmanns durch die Danziger Behörden, sei es was den Erwerb von Liegenschaften betrifft, sei es bei der Wohnungsfrage oder der Erwerbsmöglichkeit u. a. m.

Das Berufungsschreiben des Danziger Senats vom 3. XII. 31 betrifft vor allem die Zurückweisung der Danziger These von dem Monopol des Danziger Hafens im polnischen Seehandel. Da der Senat keine Möglichkeit sah, seine ursprüngliche These aufrechtzuerhalten, schob er sie diesmal in veränderter Form vor, nämlich in der Behauptung, daß Polen verpflichtet sei, alle Maßnahmen zu treffen, damit das Risiko der Nichtausnutzung nicht der Danziger Hafen trage, sondern die von Polen gegründeten Häfen. In praxi hätte die Annahme dieser neuen These Danzigs dieselben Folgen wie die Monopolthese gehabt, denn, wie bekannt, verstand der Danziger Senat unter „voller Ausnützung" des Hafens die restlose Ausnützung der Umschlagsfähigkeit des Danziger Hafens mit dem Zusatz, daß dieser Hafen in Zukunft ständig zu vergrößern sei,

http://rcin.org.pl

ohne Rücksicht auf die Existenz des „unberechtigterweise" erbauten Hafens in Gdynia.

Ferner sprach der Senat die Forderung aus, die Verpflichtung Polens zur vollen Ausnutzung des Danziger Hafens solle sich auch auf den Waren- und Personenverkehr sowohl polnischer als auch nichtpolnischer Herkunft und Bestimmung erstrecken, also auch auf den Transitverkehr, und beantragte endlich die Untersuchung darüber, ob die tatsächlichen Verhältnisse die Anwendung des Punktes VII der Entscheidung vom 15. VIII. 1921 in dem Sinne begründen, wie es Punkt 1 des Danziger Antrages vom 9. Mai 1930 verlangt. Mit anderen Worten, der Senat versucht in nebelhafter Form zu seiner Monopolthese zurückzukehren.

Die Berufungen der beiden Kontrahenten wurden in der Januarsitzung des Rates des Völkerbundes besprochen, wo auf Antrag des Repräsentanten Großbritanniens beschlossen wurde, die Angelegenheit erneut demselben Sachverständigen-Comité zur Begutachtung vorzulegen, das bereits vorher auf Verlangen des Völkerbundskommissars in Danzig darüber sein Gutachten abgegeben hat. Man beschloß gleichzeitig, daß die Angelegenheit zugleich mit dem Gutachten der Sachverständigen während der Maisitzung des Rates des Völkerbundes behandelt werden sollte.

Der Sachverständigenausschuß, der allerdings in veränderter Personenzusammensetzung tagte, da an Stelle von Sir John Fisher Williams, der zurückgetreten ist, Professor J. L. Brierly eintrat, beendete seine Untersuchungen im April 1932. Auch diesmal kam es nicht zur Einstimmigkeit, da Herr Raestad, ebenso wie das erste Mal, eine abweichende Meinung kundgab, indem er bei seiner ersten Ansicht verblieb. Das Gutachten der Mehrheit der Sachverständigen, vom 8. IV. 1932, bildete die Grundlage zu folgendem Beschluß des Rates des Völkerbundes vom 10. V. 1932:

„Le Conseil décide:

a) De remplacer les points A, B et C de la décision du Haut Commissaire du 26 octobre 1931 par les dispositions suivantes:

1° Le point VII. de la décision du 15 août 1921 comporte une obligation pour le Gouvernement Polonais;

2° Cette obligation est directe et n'implique pas la nécessité de conclure des accords d'exécution;

3° Cette obligation n'est pas limitée aux questions des chemins de fer, mais a une portée générale; elle s'applique aussi bien au trafic des personnes qu'au trafic des marchandises; elle n'exclut pas le trafic en transit à travers la Pologne.

4° Le point VII. ne comporte pas l'obligation pour le Gouvernement Polonais de prendre, comme le demande Dantzig, toutes les mesures nécessaires afin

http://rcin.org.pl

que la partie du trafic des voyageurs et marchandises, en provenance et à la destination de la Pologne qui ne passe pas par la frontière terrestre, ainsi que le trafic de transit à travers la Pologne, soient transbordés dans le port de Dantzig.

Il ne comporte pas davantage l'obligation générale et sans condition, pour le Gouvernement Polonais, de prendre les mesures nécessaires afin que le risque de nonutilisation intégrale ne soit pas supporté par le port de Dantzig, mais par les ports ouverts par la Pologne sur la côte de la Baltique;

5⁰ Dans l'appréciation de l'obligation du point VII il y a lieu de tenir compte de l'état de dévéloppement du port de Dantzig que doit comporter à toute époque une application raisonnable de l'article 26 de la Convention de Paris du 9 novembre 1920;

b) Du surseoir à statuer sur le point D de la décision du Haut Commissaire du 26 octobre 1931.

c) De renvoyer l'affaire au Haut Commissaire en le priant d'inviter les parties à compléter, s'il y a lieu, leurs exposés et à formuler leurs conclusions détaillées aux fins de décision sur la question de savoir si, en fait, le Gouvernement Polonais ne fait pas plein usage du port de Dantzig conformément au point VII de la décision du 15 août 1921, et, le cas échéant, de quelle manière et dans quelle mesure."

Dieser Entscheid ist eine fast wörtliche Wiederholung des von der Mehrheit des Sachverständigenausschusses geäußerten Gutachtens. Wie ersichtlich, behauptete man von neuem, daß Punkt VII des Entscheides vom 15. August 1921 eine unmittelbare Verpflichtung für die Polnische Regierung darstelle, die keine Ausführungsbestimmung verlange und daß diese Verpflichtung sowohl den Personen- als auch den Warenverkehr betreffe, den Transitverkehr miteingeschlossen. Dagegen wurde sowohl die Danziger These vom Monopol des Danziger Hafens im polnischen Seehandel als auch die modifizierte These von dem Risiko der Nichtausnutzung des Danziger Hafens abgelehnt.

Diese deutlichen Antworten sowohl im Bericht des Sachverständigenausschusses als auch in der Entscheidung des Völkerbundsrates erledigten jedoch nicht endgültig die Zulässigkeit oder Unzulässigkeit der „mesures de préférence" in polnischen Häfen, von denen in Punkt D der Entscheidung des Hohen Kommissars vom 26. X. 1931 die Rede war; zu gleicher Zeit wurde die Frage einer weiteren Untersuchung zugewiesen, ob Polen tatsächlich den Danziger Hafen nicht voll ausnütze, resp. in welcher Art und in welchem Maße es geschehe.

http://rcin.org.pl

Laut der Ansicht des Sachverständigenkomitees sei eine genaue materielle Interpretierung der Bedeutung von Punkt VII des Entscheides vom 15. August 1921 in abstracto unmőglich; aus diesem Grunde beschränkte man sich, allgemeine Richtlinien zu erlassen, die nach Ansicht des Sachverständigenausschusses die weiteren Arbeiten in dieser Angelenheit erleichtern sollten. Im besonderen enthielten diese Bestimmungen in Kürze folgende Punkte:

1. Die Verpflichtung, die aus Punkt VII der Entscheidung vom August entspringt, kann selbstrebend Polen nicht zu einer Änderung seiner wirtschaftlichen Organisation zwingen, im besonderen nicht zu einer Beschränkung oder Abschaffung der Freiheit des Handels. Selbst wenn die Interessenten, die sich für den Hafen von Gdynia entscheiden, sich von nichtwirtschaftlichen Motiven leiten ließen, kann Danzig aus diesem Grunde keine Schadenersatzansprüche an die Polnische Regierung stellen, es sei denn, es handelte sich um den Boykott des Danziger Hafens. Aus Punkt VII entspringt keine andre Verpflichtung für Polen als die Nichtbeeinflussung der freien Wahl der Interessenten durch Präferenzmittel, die die Vorteile der Freien Stadt Danzig, die aus seiner geographischen Lage, seinen Einrichtungen, seinen Beziehungen etc. entspringen, verringern oder annullieren könnten. Die Verpflichtung Polens zur vollen Ausnutzung des Danziger Hafens besteht dagegen voll und ganz, wenn es sich um Ein- oder Ausfuhr von Waren durch die Staatsbehörden unmittelbar oder durch Vermittlung dritter Personen handelt, und wenn von diesen Behörden und Personen die Wahl zwischen dem Danziger Hafen und den polnischen Ostsee-Häfen abhängt.

2. Die Verpflichtung, die aus Punkt VII des Entscheides entspringt, birgt nicht die Pflicht in sich, die Gesetze und Verfügungen der Republik Polen in bezug auf die polnischen Häfen sowie ihre Einrichtungen denen anzupassen, die im Gebiete der Freien Stadt Danzig in Kraft sind in Angelegenheiten, deren Kompetenz, soweit es sich um den Danziger Hafen handelt, weder zu den polnischen Behörden, noch zum Hafenausschuß, sondern zu den Danziger Behörden gehören. Doch soll die Republik Polen ihr wirtschaftliches Übergewicht nicht in der Weise ausnützen, daß sie hierzu Mittel anwendet, die der Freien Stadt Danzig infolge ihrer beschränkten finanziellen Möglichkeiten unzugänglich sind, besonders dann, wenn das Ziel der Förderung des Seehandels auch bei Anwendung anderer Mittel erreicht werden könnte, die gleicherweise den Umsatz durch Danzig als auch durch die polnischen Häfen fördern.

3. Endlich kann Punkt VII, richtig verstanden, nicht die Verpflichtung für Polen enthalten, in ihren Beziehungen zu andern Staaten, die den Danziger oder einen polnischen Hafen benutzen, igendwelche Beschränkungen der Schiffahrts- oder Transitfreiheit

http://rcin.org.pl

einzuführen, auch wenn Polen dazu die rechtlichen Befugnisse hätte.

Die vorstehenden Richtlinien sollten jedoch nach Ansicht des Sachverständigenkomitees die Ergebnisse weiterer technischer Untersuchungen, nicht präjudizieren, sofern sich die Notwendigkeit einer Abänderung oder Vervollkommnung dieser Richtlinien als notwendig erweisen könnte.

Der Hohe Kommissar wandte sich nach dieser Entscheidung des Völkerbundsrates an Polen und Danzig mit dem Vorschlag, weiteres Material, von dem Punkt c dieses Entscheides sprach, einzusenden und zu gleicher Zeit (am 19. Mai 1932) bat er das Generalsekretariat des Völkerbundes um die Festsetzung eines neuen technischen und juristischen Sachverständigenkomitees, das sich über die in den in Punkt c bezeichneten Fragen äußern sollte. Zu diesem neuen Ausschuß wurden berufen die Herren Brierly (England), Calmes (Luxemburg), Cool (Holland), Djuričič (Jugoslavien) und Hostie (Belgien). Zum Vorsitzenden wurde Herr Hostie erwählt.

Der Danziger Senat reichte umfangreiches Material ein, welches beweisen sollte, daß Polen den Danziger Hafen nicht ausnütze, während es den Hafen in Gdynia baut und bevorzugt, der angeblich vom Standpunkt der wirtschaftlichen Notwendigkeiten der Republik Polens aus vollkommen entbehrlich sei. Er stellte eine ganze Reihe weitgehender Forderungen und zugleich Vorwürfe gegen Polen auf, aus denen hervorgehen sollte, daß die Polnische Regierung die Entwicklung des Hafens von Gdynia künstlich fördere zum Schaden des Danziger Hafens, von dem sowohl der Waren- als auch der Personenverkehr durch rechtswidrige Mittel abgelenkt werde. Im besonderen verlangte der Senat, Polen solle die Hergabe von zins- und tilgungsfreiem Kapital zum Ausbau und Unterhaltung des Hafens von Gdynia, ferner die Gewährung von Sonderprivilegien und wirtschaftlichen Vergünstigungen an gewerbliche und Handelsunternehmungen unterlassen, die über das Maß dessen hinausgehen, was die Freie Stadt derartigen Unternehmungen zu gewähren vermag; ferner sollten die staatlichen polnischen Schiffahrtslinien oder solche, in denen der polnische Staat Anteile besitzt, bezw. die von ihm subventioniert werden, in gleichen Maße den Danziger wie den Hafen von Gdynia benutzen. Der Senat klagte über angebliche Benachteiligung des Danziger Hafens in betreff der Bahnverbindungen und der Eisenbahnpolitik, der Reglementierung der Einfuhr, des Zolls und der Veterinärvorschriften und forderte eine gleiche Behandlung der Häfen von Gdynia und Danzig. Endlich, und hierauf legte der Senat das stärkste Gewicht, stellte er eine neue These auf, daß in Ausführung von Punkt 2 a der Richtlinien des juristischen Sachverständigenkomitees die polnische Regierung verpflichtet sei, den

http://rcin.org.pl

ganzen Umsatz des sogenannten „trafic dirigé" ausschließlich dem Danziger Hafen zuzuführen, ohne den Hafen von Gdynia benützen zu dürfen.

Unter diesem neugeschaffenen terminus technicus wollte Danzig verstanden wissen:

1) den Import von Waren, deren Einfuhr verboten oder von besonderer Einfuhrgenehmigung, von veterinären Bestimmungen und von Zollerleichterungen abhängig ist, den Import, der der Devisenreglementation unterliegt, weiterhin den Import für staatliche Unternehmungen oder für private, in denen der Staat Anteile besitzt, endlich den Import für staatliche Syndikate oder auch für private Syndikate und Gesellschaften, die vom Staat kontrolliert und begünstigt werden;

2) den Export von Waren, die Standarisierungsvorschriften unterliegen, den Export, bei dem Zollfreiheit oder von besonderer Erlaubnis abhängige Zollerleichterung gewährt wird, weiter den durch Prämien und andere Mittel unmittelbar oder mittelbar begünstigten Export, ferner den Export, der von einem vom Staat festgesetzten Preise auf dem Innenmarkt abhängig ist, den Export durch Syndikate oder private, durch den Staat kontrollierte und begünstigte Gesellschaften, endlich den Export durch staatliche oder solche privaten Unternehmungen, in denen der Staat Anteile besitzt.

Es ist klar, daß, wenn die in dieser Weise formulierten Danziger Forderungen anerkannt und wirklich ausgeführt würden, tatsächlich der ganze Import und Export zwangsweise über den Danziger Hafen geleitet werden müßte.

Von polnischer Seite wurde ebenfalls umfangreiches Material niedergelegt, welches die Zurückweisung der unberechtigten Klagen und Forderungen des Danziger Senats zum Ziele hatte.

Der Sachverständigenausschuß tagte im Juli 1932 längere Zeit in Danzig, und im August und September in Genf. Das Resultat der Arbeiten ist ein umfangreiches Gutachten vom 14. September 1932, das 18 Schlußfolgerungen mit umfangreicher Motivierung enthält.

Eine genaue Besprechung dieser die verschiedensten Gebiete umfassenden Schlußfolgerungen ist im Rahmen dieser kurzen Arbeit unmöglich. Wir müssen uns notwendig auf eine allgemeine Charakteristik des Gutachtens der Sachverständigen und seiner wichtigsten Punkte beschränken.

Eingangs hält es der Ausschuß für notwendig, besonders hervorzuheben, daß zwischen den Punkten VII und VIII der Entscheidung vom 15 August 1922 ein enger Zusammenhang besteht, auf Grund dessen die Pflicht Polens zur vollen Ausnutzung des Danziger Hafens aufs engste mit der Verpflichtung Danzigs ver-

http://rcin.org.pl

bunden ist, die Interessen der Republik Polen, die deren freien Zugang zum Meere betreffen, sicherzustellen.

Der Ausschuß bestätigt die Meinung der polnischen Regierung, daß die politische Atmosphäre, die seit einigen Jahren in Danzig herrscht, für die Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens und des Seehandels in Danzig wenig günstig ist. Der Ausschuß gibt der Überzeugung Ausdruck, daß die beiden Kontrahenten die wirtschaftliche Zusammenarbeit, die im gemeinsamen Interesse eines großen Hafens und seines Hinterlandes liegt, mit dem er durch natürliche Solidarität, die auch aus dem Geist der Verträge strömt, verbunden ist, in vollem Umfange in Tat umsetzen werden. Endlich stellt der Ausschuß fest, daß wenn auch in vielen Fällen der Danziger Hafen in seinem Umsatz zu Gunsten des Hafens von Gdynia Verluste erlitten hat, doch andererseits die Politik Polens, die sehr energisch den Seehandelsumsatz in dem polnisch-danziger Abschnitt zu fördern sucht, wesentlich die Einwirkung der Wirtschaftskrise auf den Umsatz des Danziger Hafens, wenigstens bis zum Ende des Jahres 1931, abgeschwächt hat.

In dem speziellen Teile beschäftigt sich der Ausschuß mit der Erforschung der Umschlagsfähigkeit des Danziger Hafens, wobei er die Behauptung Danzigs abweist, als ob die Investitionen Polens für die Eisenbahn ungenügend und den Bedürfnissen des Danziger Hafens nicht angepaßt seien. Der Ausschuß stellt fest, daß die Bedeutung des Danziger Hafens vor dem Kriege infolge der Konfiguration der politischen Grenzen klein und seine Entwicklung im Vergleich mit den anderen Ostseehäfen ziemlich schwach war. Nach dem Kriege änderte sich die Sachlage, denn Danzig wurde der Zugang zum Meere für ein 30-Millionenvolk. Was die gegenwärtige Umschlagsfähigkeit des Danziger Hafens anbetrifft, so kam der Ausschuß zu der Überzeugung, daß der Danziger Hafen für den gegenwärtig in Danzig und Gdynia zusammengefaßten Umsatz genügen würde, mit Ausnahme der Kohle und einzelner Stückgüter, die der Einrichtung von Kühlhallen bedürfen.

Inbetreff der Behandlung des Danziger Hafens durch die Republik Polen, hat der Ausschuß die Danziger Klagen über angebliche Benachteiligung des Danziger Hafens durch die polnische Eisenbahnpolitik, durch die Importreglementierung und durch Zollerleichterungen nicht bestätigt und brachte nur einige Ratschläge, wie in Zukunft die Möglichkeit eines Vorwurfs, Polen benütze die Berechtigungen auf diesem Gebiete zum Vorteil von Gdynia und zum Schaden von Danzig, zu vermeiden seien. In Sachen der Schiffahrtslinien, sowohl der staatlichen als auch der durch den Staat subventionierten, empfiehlt der Ausschuß die Erwägung der Möglichkeit des Anlaufens beider Häfen in den Fällen, in denen dies bis jetzt nicht geschieht.

http://rcin.org.pl

Die Forderung des Danziger Senats, die Republik Polen solle die für den Ausbau und Unterhalt des Hafens von Gdynia bisher bereitgestellten zins- und tilgungsfreien Kredite einstellen, wurde von dem Ausschuß als unberechtigt zurückgewiesen. Was jedoch die übrigen Erleichterungen und die Arbeitsbedingungen im Hafen von Gdynia anbetrifft, hielt es der Ausschuß für richtig anzuraten, daß ähnliche Bedingungen in beiden Häfen eingeführt werden, da bei dem bedeutenden Aufschwung des Hafens von Gdynia die Notwendigkeit des Anziehens der Firmen und des Güterverkehrs durch Steuererleichterungen und niedrige Hafengelder in Zukunft fortfallen könnten.

Auch die den trafic dirigé betreffenden Forderungen des Danziger Senats, die das deutliche Ziel hatten, mit diesem neuen Begriff die gesamte polnische Aus- und Einfuhr zu erfassen und zwangsweise dem Danziger Hafen zuzuführen, begegneten einer vollkommenen Abweisung durch den Ausschuß, der die Danziger Thesen ablehnte und somit den dritten Versuch Danzigs zunichte machte, sich das ausschließliche Recht der Vermittelung im polnischen Seehandel anueignen. Somit wurde weder die These von dem Danziger Hafenmonopol, noch die über das Risiko der Nichtausnutzung, noch endlich diejenige, welche die Absicht verriet, den trafic dirigé in praxi auf die ganze Ein- und Ausfuhr Polens zur See auszudehnen, bestätigt, und erlitt die verdiente Zurückweisung durch die Organe des Völkerbundes. Dagegen stellte der Ausschuß fest, daß von dem Begriff des trafic dirigé der Umsatz einzelner Waren erfaßt wird, der unmittelbar durch die staatlichen Behörden geleitet wird und erwähnt in seinem Gutachten die betreffenden Fälle. (Es handelt sich hier um den Tabak für das staatliche Monopol, um das Holz, das durch die Direktion der Staatsforsten ausgeführt wird, und um den Kunstdünger aus den staatlichen Unternehmungen).

Außerdem sprach sich der Ausschuß dafür aus, die polnische Auswanderung nach Amerika erneut über den Danziger Hafen zu leiten.

Zum Schluß äußerte der Sachverständigenausschuß die Meinung, daß es zweckmäßig wäre, zur Vervollkommnung der Zusammenarbeit eine ständige, etwa aus 7 Personen bestehende Kommission ins Leben zu rufen, von der je zwei Mitglieder jeweilig von Polen und Danzig ernannt, die drei übrigen dagegen entweder durch gemeinsames Einverständnis der beiden Kontrahenten oder durch eine gemeinsam beschlossene Behörde oder Stelle gewählt werden sollten.

Das Gutachten des Sachverständigenkomitees, das zweifellos das Resultat des allerbesten Willens und der gewissenhaften Be-

http://rcin.org.pl

strebungen seiner Verfasser um Beilegung des Streites war, zeigt jedoch in vielen Fällen den Mangel eines genügenden Verständnisses und gehörigen Kenntnis der polnisch-danziger Verhältnisse. Die in ihm enthaltenen speziellen Richtlinien, die hier nicht besprochen werden sollen, scheinen nicht immer die tatsächlichen Verhältnisse ins Auge zu fassen. Dagegen ist die bereits vorerwähnte Meinung des Ausschusses mit Genugtung hervorzuheben, daß:

„Les principes d'exploitation des ports de Dantzig et de Gdynia les plus avantageux aux deux Etats ne peuvent pas résulter d'une série indéfinie de différends, mais devaient être le fruit d'une entente."

Mit Recht auch hebt der Sachverständigenausschuß noch einmal deutlich den engen Zusammenhang der Punkte VII und VIII des Entscheids vom 15. August 1921 hervor, indem er erklärt:

„L'obligation pour la Pologne, de faire plein usage du port de Dantzig se trouve ainsi indissolublement lié à l'obligation, pour le gouvernement de Dantzig, de sauvegarder les intérêts de la Pologne en ce qui concerne le libre accès à la mer."

Es steht zu erwarten, daß die Angelegenheit der „Ausnutzung des Danziger Hafens durch Polen" in Kürze zum Gegenstand unmittelbarer polnisch-danziger Besprechungen gemacht werden wird. In der Danziger Presse ist dessen bereits Erwähnung getan worden, doch leider mit äußerst sonderbaren Kommentaren. Es erschien nämlich in einer der führenden Danziger Zeitungen ein Artikel, in welchem der Verfasser mit Berufung auf die polnischen Pressestimmen ankündigt, daß Polen bei der Regulierung der Angelegenheit der Benutzung des Danziger Hafens die gleiche Behandlung des polnischen und des Danziger Kaufmanns verlange. Dieses Verlangen nennt der Verfasser eine Forderung politischer Konzessionen durch Polen und behauptet, daß diese Art „politische Konzessionen", die von der polnischen Presse gewünscht werden, den Polen im Danziger Hafen die vollkommene Gleichberechtigung mit den Danzigern geben würden. Das wäre ein ebenso unbilliges Verlangen, als es andrerseits selbstverständlich sei, daß die Danziger im eignen Interesse den polnischen Firmen so sehr als möglich den Warenumsatz im Danziger Hafen zu erleichtern versuchen."

Demnach soll der polnische Kaufmann nicht zu den gleichen Arbeitsbedingungen wie der Danziger Kaufmann im Danziger Hafen zugelassen werden; überhaupt soll das angeblich unnötig sein, da der Danziger Kaufmann, der sich das tatsächliche Monopol im Hafen sichern möchte, als erzwungener Mittelsmann alles am aller-

http://rcin.org.pl

bequemsten für den polnischen Kaufmann erledigen werde. Der Zynismus einer solchen Erklärung muß bewundert werden; es ist nur zu bedauern, daß bei dem ersten Anlauf zu einer endgültigen Verständigung eine derartige Stimme in der Danziger Presse laut werden konnte.

Im Lichte dieser Tatsachen kann die Zukunft des Danziger Hafens in keinem rosigen Lichte erscheinen. Vor drei Jahren betrat der Danziger Senat, von politischen Motiven und feindlichen Gefühlen gegen Polen geleitet, den Weg des Streites. Trotz vielfacher Ratschläge von neutraler Seite bemühte er sich nicht um unmittelbare Verständigung mit Polen, wählte vielmehr den Weg des ewigen Prozesses, zum Schaden der wirtschaftlichen Interessen Danzigs. Nach dreijährigen Streitigkeiten erfahren wir, daß das Verlangen nach gleichen Arbeitsbedingungen für den polnischen und Danziger Kaufmann im Danziger Hafen ein politisches ist, und daß der Danziger Kaufmann weiterhin Ansprüche auf ein Monopol im Danziger Hafen erhebt.

Wie es scheint, ist Danzig in seiner politischen Verblendung nicht fähig, den Weg des wirtschaftlichen Denkens zu beschreiten.

http://rcin.org.pl

In demselben Verlag erschienen folgende Schriften betr. polnisch-danziger und polnisch-deutsche Beziehungen:

THADÉE BIEROWSKI: La Ville Libre de Dantzig et la guerre polono-bolchévique de 1920. Dantzig 1932.

EDOUARD BROCHWICZ: Dix années des relations polono-dantzikoises. Dantzig 1932.

BOGUSŁAW DOBRZYCKI: Die Entwicklung des Danziger Hafens vor und nach dem Weltkriege. Danzig 1933.

BOGUSLAS DOBRZYCKI: Le développement du port de Dantzig en comparaison avec d'autres ports de la Baltique avant et aprés la guerre mondiale. Dantzig 1932.

DR. KAZIMIERA JEŻOWA: Die Bevölkerungs- und Wirtschaftsverhältnisse im westlichen Polen. Danzig 1933.

DR. KAZIMIERA JEŻOWA: Politische Propaganda in der deutschen Geographie. Danzig 1933.

ALFRED SIEBENEICHEN: La politique économique de la Pologne et de Dantzig. Dantzig 1932.

DR. SP. WUKADINOVIĆ: Goethe und Polen. Danzig 1930.

http://rcin.org.pl

BIBLIOTEKA
I
H
K
M
B. 242

http://rcin.org.pl